Deutscher Bundestag **Drucksache 19/14886**

19. Wahlperiode 06.11.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Lisa Paus, Dr. Danyal Bayaz, Stephan Kühn (Dresden), Anja Hajduk, Stefan Schmidt, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Lisa Badum, Dieter Janecek, Sven-Christian Kindler, Markus Kurth, Corinna Rüffer, Dr. Anna Christmann, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Dr. Kirsten Kappert-Gonther, Maria Klein-Schmeink, Ulle Schauws, Margit Stumpp, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 19/13436, 19/13712, 19/14232, Nr. 1.10, 19/14873 –

Entwurf eines Gesetzes zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Koalition aus CDU, CSU und SPD hat in ihrem Koalitionsvertrag festgelegt, dass die Mobilitätspolitik dem Pariser Klimaschutzabkommen und dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung verpflichtet ist. Der Individualverkehr mit dem Pkw ist der größte Verursacher klimaschädlicher Treibhausgase im deutschen Verkehrssektor. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, den CO_2-Ausstoß von Neuwagen deutlich zu vermindern und klimafreundliche Alternativen zum Autofahren zu fördern.

Die Dienstwagenbesteuerung hat seit Jahrzehnten einen erheblichen Einfluss auf den Neuwagenmarkt sowie den Automobilbestand in Deutschland und somit auch auf die CO_2-Emissionen des Pkw-Verkehrs. Insbesondere Fahrzeuge der Mittel- und Oberklasse werden zu hohen Anteilen als Dienstwagen zugelassen. Zwei Drittel aller Pkw-Neuzulassungen finanziert mittlerweile die Allgemeinheit über die Regelungen der Dienstwagenbesteuerung mit. Da dieses Dienstwagenprivileg wenigen Personen steuerliche Unterstützung bei einer betrieblichen Anschaffung eines Fahrzeuges gewährt, welche bei einer privaten Anschaffung nicht vorliegt, und der Staat laut Umweltbundesamt auf mehr als drei Milliarden Euro Einnahmen verzichtet, muss es gut begründet sein.

Emissionsarme bzw. emissionsfreie Fahrzeuge sind dem Gemeinwohl förderlicher als Fahrzeuge, die viel CO_2 und Schadstoffe ausstoßen und mehr Lärm verursachen. Seit

Jahren macht der Klimaschutz im Verkehrssektor keine Fortschritte, da der CO_2-Ausstoß des Autoverkehrs nicht sinkt und die Gesamtemissionen des Verkehrssektors noch genauso hoch sind wie im Jahr 1990. An diesem Stillstand haben Dienstwagen mit Verbrennungsmotoren, übermäßigen PS-Werten und hohem Gewicht erheblichen Anteil. Dieser bleibt bestehen, wenn diese Pkw noch viele Jahre als Gebrauchtwagen weitergefahren werden.

Um die Dekarbonisierung des Verkehrs voranzubringen, müssen Verkehrsmittel endlich entsprechend ihrer Umweltauswirkungen und ihres Energieverbrauchs besteuert werden. Umweltfreundliche Verkehrsmittel werden dann steuerlich besser und umweltschädliche entsprechend schlechter gestellt.

Es ist dementsprechend sinnvoll, das Steuerrecht so anzupassen, dass emissionsfreie Fahrzeuge bei der Dienstwagenbesteuerung besonders begünstigt werden. Höhere Anschaffungskosten und Effizienzvorteile rechtfertigen dabei insbesondere eine bevorzugte Förderung vollelektrischer Fahrzeuge, deren Marktdurchdringung gewünscht ist und nach wie vor aussteht.

Eine unveränderte steuerliche Begünstigung klimaschädlicher Dienstwagen mit hohem Spritverbrauch ist dagegen nicht länger akzeptabel und muss enden.

Steuerliche Vorteile müssen aber erst recht für Fahrräder und Pedelecs als Diensträder und für andere Verkehrsmittel mit Klimavorteilen gelten. Gerade in Ballungsräumen und ihren Randzonen tragen Fahrräder zu einer Entlastung des Verkehrs und zu einer Verringerung der Abgas- und Feinstaubbelastungen bei. Radverkehr ist besonders kostengünstig, klimafreundlich und energieeffizient. Er fördert zudem die körperliche Gesundheit.

Mit den positiven Auswirkungen auf Umwelt und Flächenbedarf sind auch steuerliche Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu begründen. Seit dem 1. Januar 2019 muss der geldwerte Vorteil eines Jobtickets zwar nicht mehr versteuert werden, es erfolgt jedoch eine Anrechnung auf die Entfernungspauschale. Zudem besteht diese Steuerfreiheit nur, wenn das Jobticket zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährt wird.

Neben den Aspekten der E-Mobilität will die Koalition die zentralen Umsatzsteuer-Befreiungsvorschriften für Bildungsleistungen ändern. Sie beruft sich darauf, EU-rechtliche Vorgaben und die Entwicklungen der Rechtsprechung von EuGH und BFH im deutschen Umsatzsteuerrecht nachvollziehen zu müssen. Die Volkshochschulen, aber auch zahlreiche andere Träger der Fort- und Weiterbildung befürchten durch die geplanten Änderungen den Wegfall der bisherigen Umsatzsteuerbefreiung und damit eine Verteuerung ihrer Bildungsangebote. Diese Einschränkung würde den Zugang zu Weiterbildung – insbesondere für Bevölkerungsgruppen, die nicht aktiv oder nur eingeschränkt im Erwerbsleben stehen – deutlich erschweren und steht damit im klaren Widerspruch zur Weiterbildungsrhetorik der Bundesregierung.

Weiterhin soll eine Wertgrenze von 50 Euro zur Mehrwertsteuererstattung im nichtkommerziellen Reiseverkehr geschaffen und neue Umsatzsteuerermäßigungen für elektronische Medien und Produkte der weiblichen Monatshygiene geschaffen werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

<u>Mobilität</u>

- die Dienstwagenbesteuerung an dem tatsächlichen CO_2-Ausstoß der Dienstwagen zu orientieren. Dazu soll ein CO_2-Zielwert zugrunde gelegt werden, beginnend mit dem EU-Flottengrenzwert für das Jahr 2021 von 95g CO_2/km. Dieser CO_2-Zielwert wird entsprechend der EU-Vorgaben zu CO_2-Einsparzielen für Neuwagen bis zum Jahr 2030 schrittweise abgesenkt;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- die Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstwagen mit verbrennungsmotorischem Antrieb (geldwerter Vorteil) so zu ändern, dass sich die Besteuerung bzw. der geldwerte Vorteil ab einem CO_2-Ausstoß oberhalb dieses jeweiligen CO_2-Zielwerts für Neuwagen mit steigendem CO_2-Ausstoß entsprechend erhöht;
- die im Gesetzentwurf in Artikel 2 Nummer 4 zu § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und 3 EStG vorgesehene Verlängerung der Förderung der Dienstwagenbesteuerung so zu fassen, dass allein vollelektrische Fahrzeuge durch eine Halbierung der Bemessungsgrundlage bevorzugt werden;
- die steuerliche Behandlung von Dienstwagen in Unternehmen so zu ändern, dass der Anteil der steuerlich als Betriebsausgaben geltend zu machenden Kosten für Dienstwagen (Abschreibungen, Benzin, Reparaturen etc.) bei Überschreiten des jeweiligen CO_2-Zielwertes für Neuwagen mit steigendem CO_2-Ausstoß linear verringert wird. Der Betriebsausgabenabzug wird vollständig versagt, wenn die CO_2-Emissionen mehr als das Anderthalbfache des jeweiligen EU-Zielwerts betragen. Bei einem CO_2-Ausstoß bis maximal in Höhe des EU-Zielwertes sind die Betriebsausgaben weiterhin vollständig abzugsfähig;
- bei Dienstfahrrädern und Dienst-Pedelecs, welche im Rahmen einer Entgeltumwandlung finanziert werden, den Prozentsatz zur Ermittlung des geldwerten Vorteils auf 0 Prozent abzusenken, sodass kein geldwerter Vorteil zu versteuern ist;
- Jobtickets, die von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für Arbeitswege sowie für private Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr genutzt werden können, ohne Anrechnung auf die Entfernungspauschale steuerfrei zu stellen;
- alternativ zu den bisherigen Besteuerungsregelungen für die Bahncard 100 eine pauschale Besteuerungsmethode für den privaten Nutzungsanteil einzuführen;
- die oben aufgeführten Neuregelungen für Pkw auf den Anwendungszeitraum vom 1. Januar 2020 bis Ende des Jahres 2029 zu beschränken und sicherzustellen, dass ab dem 1. Januar 2030 nur noch emissionsfreie Pkw neuzugelassen werden;

Umsatzbesteuerung

- dauerhaft sicherzustellen, dass Bildungsleistungen umsatzsteuerbefreit angeboten werden können und damit dem wichtigen Beitrag der allgemeinen Weiterbildung zur Sicherung des gesellschaftlichen Zusammenhalts Rechnung zu tragen. Der europarechtliche Spielraum ist dafür umfassend auszuschöpfen;
- trotz Einführung einer Wertgrenze weiter an einem automatisierten Verfahren zur Mehrwertsteuererstattung im nichtkommerziellen Reiseverkehr zu arbeiten;
- die Einführung neuer Umsatzsteuerermäßigungen zum Anlass zu nehmen, den Ermäßigungskatalog der Umsatzsteuer in Bezug auf ökologische und soziale Wirkung bestehender Ermäßigungen zu überprüfen, vor allem den ermäßigten Umsatzsteuersatz für Periodenprodukte einzuführen und das Steuerrecht insgesamt geschlechtergerecht zu reformieren, u.a. durch die Abschaffung des Ehegattensplittings für neu geschlossene Ehen;

Genossenschaften

- die Steuerbefreiung nach § 5 Abs. 1 Nr. 10 KStG dahingehend anzupassen, dass diese nur noch bei Vermietung oder Nutzungsüberlassung an ordentliche Mitglieder im Sinne des Genossenschaftsgesetzes gewährt wird, um Gestaltungen zu verhindern, die nicht die (wohnungs-)genossenschaftlichen Prinzipien widerspiegeln.

Berlin, den 5. November 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Mobilität

Die Bundesregierung hat sich im Klimaschutzplan 2050 zum Ziel gesetzt, die CO_2-Emissionen des Verkehrssektors bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu senken. Derzeit sind die verkehrsbedingten CO_2-Emissionen jedoch noch genauso hoch wie im Jahr 1990. Der Pkw-Verkehr – und damit auch der Dienstwagenverkehr – tragen zu fast zwei Dritteln dazu bei.

Von den jährlichen gewerblichen Neuzulassungen (ca. 2,2 Millionen Kraftfahrzeuge) machen Dienstwagen ca. eine Million Kraftfahrzeuge aus. Die steuerliche Behandlung von Dienstwagen bietet folglich ein großes Potenzial, einen Anreiz für die Nutzung von energieeffizienten und schadstoffarmen Kraftfahrzeugen zu schaffen und um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Um über das Steuerrecht einen wirkungsvollen Effekt erzielen zu können, sind Neuregelungen notwendig, die sowohl bei der Besteuerung der Unternehmen, als auch bei der Besteuerung der Dienstwagennutzer ansetzen. Unternehmen, die ihren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern Dienstwagen überlassen, können im Regelfall sämtliche Kosten, die dadurch entstehen, steuerlich als Betriebsausgaben absetzen. Es wird davon ausgegangen, dass der Dienstwagen aus betrieblichen Gründen angeschafft wurde. Zu den anfallenden Kosten gehören z.B. jährliche Abschreibungen auf die Anschaffungskosten sowie Reparatur- und Benzinkosten.

Wird der überlassene Dienstwagen privat genutzt, so muss dieser private Nutzungsvorteil, der sogenannte geldwerte Vorteil mit dem persönlichen Einkommensteuersatz versteuert werden. Der geldwerte Vorteil berechnet sich bei Fahrzeugen, die ausschließlich einen Verbrennungsmotor nutzen, dabei grundsätzlich nach der 1-Prozent-Methode (ein Prozent des Bruttolistenpreises pro Monat). Das Steuerrecht unterscheidet weder bei der Besteuerung der Unternehmen, noch bei den Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen danach, welche externen Kosten durch den Gebrauch von Dienstwagen entstehen.

Wir wollen deshalb ökologische Kriterien bei der Dienstwagenbesteuerung einführen, die sich an den auf EU-Ebene festgelegten CO_2-Flottengrenzwerten für Neuwagen orientieren. Als Referenzwert soll für steuerliche Zwecke der durchschnittliche EU-Flottengrenzwert für das Jahr 2021 gelten. Dieser beträgt 95g CO_2/km. Dieser CO_2-Zielwert wird entsprechend der zukünftigen Reduzierung des EU-Flottengrenzwerts bis zum Jahr 2030 schrittweise abgesenkt.

a) Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstwagen

Wenn der Dienstwagen nicht dienstlich/betrieblich genutzt wird, so ist für den Privatanteil der zu versteuernde geldwerte Vorteil im Grundsatz über die 1-Prozent-Methode zu ermitteln. Der Prozentsatz von1 Prozent soll künftig nur noch zur Anwendung kommen, wenn der CO_2-Ausstoß genau dem CO_2-Zielwert entspricht, der sich am jeweils aktuellen CO_2-Flottengrenzwert orientiert(derzeit 95g CO_2/km).

Bei Ermittlung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung von vollelektrischen Fahrzeugen soll weiterhin ein Prozentsatz von 0,5 Prozent zur Anwendung kommen.

Die Ermittlung des geldwerten Vorteils aller anderen Dienstwagen mit zumindest teilweise verbrennungsmotorischem Antrieb soll hingegen an den CO_2-Ausstoß gekoppelt werden. Grundlage für eine solche Besteuerung müsste zudem die sachgerechte Ermittlung des tatsächlichen Ausstoßes eines neu zuzulassenden Kraftfahrzeugs sein, da die offiziell angegebenen CO_2-Werte oft deutlich von den realen Werten abweichen – insbesondere bei Hybridfahrzeugen. Dies macht es erforderlich, die im Rahmen der Typgenehmigung von Autos festgestellten CO_2-Werte nicht länger nur im Testlabor zu ermitteln, sondern auch im realen Fahrbetrieb zu überprüfen, wie dies bereits beim Stickoxid-Ausstoß erfolgt.

Bei Überschreiten des jeweilig geltenden CO_2-Zielwerts steigt auch der zu versteuernde geldwerte Vorteil linear an. Die Erhöhung des geldwerten Vorteils ergibt sich aus dem Verhältnis vom tatsächlichen Ausstoß zum CO_2-Zielwert jeweils in Gramm CO_2/km (tatsächlicher Ausstoß / CO_2-Zielwert). Beispiel zur Erhöhung des geldwerten Vorteils:

Ein verbrennungsmotorischer Dienstwagen mit einem Ausstoß von 114g CO_2/km überschreitet den CO_2-Zielwert von 95g CO_2/km um 19g. Der Prozentsatz, der auf den Bruttolistenpreis angewendet wird, steigt von 1 Prozent auf 1,2 Prozent (114g / 95g * 1 Prozent).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

b) Besteuerung bei den Unternehmen

Betriebsausgaben werden grundsätzlich steuerlich anerkannt, wenn sie betrieblich veranlasst sind (§ 4 Abs. 4 EStG). Es gibt allerdings einige Ausnahmen. So müssen Betriebsausgaben auch „nach allgemeiner Verkehrsauffassung angemessen“ sein (§ 4 Abs. 5 Nr. 7 EStG). Ausgaben für besonders hochpreisige Luxusautos werden heute bereits nicht voll als Betriebsausgaben anerkannt, weil das private Vergnügen und nicht der betriebliche Zweck im Vordergrund steht.

Es ist daher gerechtfertigt, den Betriebsausgabenabzug für Kosten eines Dienstwagens auch aus Umweltgründen einzuschränken. Emittiert der Dienstwagen CO_2 bis maximal zur Höhe des jeweils geltenden CO_2-Zielwerts, so soll der Betriebsausgabenabzug wie bisher zu 100 Prozent zulässig sein. Wenn die CO_2-Emissionen mehr als das Anderthalbfache des jeweiligen CO_2-Zielwerts betragen, so wird der Betriebsausgabenabzug vollständig versagt.

Beispiel: Bei einem CO_2-Zielwert von 95g CO_2/km dürften ab einem Ausstoß von 142g CO_2/km (95g zzgl. 95g * 50 Prozent) keine Kosten mehr steuerlich geltend gemacht werden. Der Zielwert wird dabei um 47g überschritten (95g * 50 Prozent). Der Anteil der abzugsfähigen Betriebsausgaben sinkt linear von 100 Prozent (Ausstoß von bis zu 95g CO_2/Km) auf null Prozent (142g CO_2/Km). Bei einem Dienstwagen mit einem Ausstoß von 100g CO_2/km, also einer Überschreitung des CO_2-Zielwerts um 5g, würde der Betriebsausgabenabzug um ungefähr 10 Prozent auf ca. 90 Prozent gekürzt (5g / 47g *100 = 10,64 Prozent).

c) Besteuerung alternativer Verkehrsmittel

Die Dienstwagenbesteuerung und die steuerliche Begünstigung von emissionsärmeren Kraftfahrzeugen legen den Fokus allein auf den motorisierten Individualverkehr. Steuerliche Vorteile sollten aber erst recht für Fahrräder und Pedelecs als Diensträder und für andere Verkehrsmittel mit Klimavorteilen gelten. Gerade in Ballungsräumen und ihren Randzonen tragen Fahrräder zu einer Entlastung des Verkehrs und zu einer Verringerung der Abgas- und Feinstaubbelastungen bei. Radverkehr ist besonders kostengünstig, klimafreundlich und energieeffizient. Er fördert zudem die körperliche Gesundheit. Mit den positiven Auswirkungen auf Umwelt und Flächenbedarf sind auch steuerliche Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu begründen.

1. Dienstfahrräder und -Pedelecs

   Für Dienstfahrräder und -Pedelecs, welche im Rahmen einer Entgeltumwandlung finanziert werden, soll zukünftig kein geldwerter Vorteil mehr berechnet werden (0 Prozent), da ein überwiegendes betriebliches Interesse angenommen wird. Eine Privatnutzung von Dienstfahrrädern bleibt demnach bei den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern steuerfrei. Eine entsprechende Regelung ist auch bei der Umsatzsteuer vorzusehen, so dass hier keine Nachteile und Kosten entstehen. Aufgrund der positiven Auswirkungen auf Gesundheit, Umwelt und Klima von Fahrrädern soll mit dem Verzicht auf die Besteuerung des geldwerten Vorteils bei der privaten Nutzung von Dienstfahrrädern eine Anreizwirkung erzielt werden. Da Fahrräder in Anschaffung und Unterhalt deutlich günstiger sind als Autos, profitieren von dieser Regelung auch die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber. Zwar bleiben ab dem 1. Januar 2019 zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für die Überlassung eines betrieblichen Fahrrads steuerfrei, Finanzierungen durch Entgeltumwandlungen bleiben aber somit ausgeschlossen.

2. Jobticket

   Zukünftig sollen durch Zuschüsse des Arbeitgebers sowie durch Entgeltumwandlung finanzierte Jobtickets zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs steuerfrei gestellt werden, ohne dass eine Anrechnung auf die Entfernungspauschale erfolgt. Das schafft einen großen Anreiz, in allen Fällen vermehrt das ÖPNV-Angebot in Anspruch zu nehmen. Zwar werden ab dem 1. Januar 2019 Zuschüsse des Arbeitgebers für Jobtickets, die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gezahlt werden, steuerfrei gestellt. Aber auch hier zählt die Finanzierung mittels Entgeltumwandlung nicht dazu. Zudem werden aktuell die steuerfreien Leistungen auf die Entfernungspauschale angerechnet, was die Anreizwirkung abmildert.

3. Steuerliche Begünstigung für die Bahncard 100

   Der private Nutzungsanteil bei Dienstwagen wird pauschal mittels der 1-Prozent-Methode ermittelt. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die hingegen vom Arbeitgeber eine Bahncard 100 bezahlt bekommen, müssen stets jede private und dienstliche Fahrt nachweisen. Eine pauschale Methode zur Ermittlung des geldwerten Vorteils bei Überlassung einer Bahncard 100 würde Bürokratie abbauen und das Bahnfahren attraktiver machen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Umsatzbesteuerung

a) Umsatzsteuerbefreiung für Fort- und Weiterbildung

Das deutsche Steuerecht muss im Einklang mit höchstrichterlicher Rechtsprechung und EU-Recht stehen. Die Koalition hat eine sehr weitgehende Rechtsanpassung zu Finanzgerichtsurteilen vorgelegt, die massive Unsicherheit bei Trägern und Anbietern von Fort- und Weiterbildungsleistungen erzeugt hat. Nach massiver Kritik verzichtet die Koalition nun vollständig auf eine Rechtsanpassung in Bezug auf die Urteile vom Europäischen Gerichtshof und deutschen Finanzgerichten. Angesichts der wachsenden Bedeutung von allgemeiner und beruflicher Weiterbildung bedarf es zukünftig einer unmissverständlichen Klarstellung durch den Gesetzgeber, die einerseits Rechtssicherheit garantiert und andererseits sicherstellt, dass auch Angebote der allgemeinen Weiterbildung weiterhin umsatzsteuerbefreit und damit niedrigschwellig zugänglich bleiben. Die dem Gesetzentwurf der Bundesregierung zugrunde liegende Engführung des Weiterbildungsbegriffs auf die berufliche Verwertbarkeit ist weder bildungspolitisch sinnvoll noch europarechtlich in dieser Form notwendig.

b) Wertgrenze im nichtkommerziellen Reiseverkehr

Die Wertgrenze im nichtkommerziellen Reiseverkehr ist notwendig, um unseren Zoll von rein bürokratischen Erstattungsanträgen zu entlasten. So kann er sich auf andere Aufgaben konzentrieren. Gleichzeitig darf die Arbeit an einer automatisierten Lösung des Erstattungsverfahrens nicht eingestellt werden. Dies würde den Zoll weiter entlasten.

c) Umsatzsteuerermäßigungen

Die neuen Umsatzsteuerermäßigungen für E-Books und E-Paper wurden sehr weit gefasst und erzeugen neue Abgrenzungsschwierigkeiten zu anderen digitalen Erzeugnissen. Umsatzsteuerermäßigungen müssen für uns eine sozial oder ökologisch positive Wirkung haben. Darauf muss der Gesamtkatalog der Ermäßigungen überprüft und angepasst werden.

Die Einführung einer Ermäßigung für die Periodenprodukte hat aus Sicht der Geschlechtergerechtigkeit einen hohen symbolischen Wert, monetär aber nur eine geringe Wirkung. Eine Anpassung des gesamten Steuerrechts in Bezug auf Geschlechtergerechtigkeit darf nicht ausbleiben. Hier ist besonders das Ehegattensplitting zu nennen, welches von Expertinnen und Experten als verfassungswidrig hinsichtlich der Verletzung des Gleichheitsgebots angesehen wird.

Genossenschaften

Branchenvertreterinnen und -vertreter sowie Presseartikel wiesen kürzlich auf fragwürdige Gestaltungen im Bereich der Wohnungsgenossenschaften hin (www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/familiengenossenschaften-steuermoral-mal-so-richtig-steuern-sparen-a-1294442.html). U.a. durch sogenannte Familiengenossenschaften wird es Privatanlegerinnen und -anleger unter Ausnutzung der Begünstigungen für Wohnungsgenossenschaften ermöglicht, Gewinne aus solchen Gesellschaften steuerfrei zu stellen. Zudem werden durch diese Gestaltungen den Mieterinnen und Mietern genossenschaftsrechtliche Mitwirkungsrechte genommen. Da solche Modelle nicht dem Wesen der Wohnungsgenossenschaften entsprechen und in der Regel nicht der Versorgung der Mitglieder mit günstigem Wohnraum dienen, sollte die Steuerbefreiung zielgerichteter ausgestaltet werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.